



Muskelsvindfonden

Social- og Indenrigsudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K.

Den 26. september 2015

Vedrørende transportministerens besvarelse af udvalgets spørgsmål, alm del nr. 38.

Muskelsvindfonden har med interesse bemærket transportministerens besvarelse af udvalgets ovennævnte spørgsmål.

Ministeren konkluderer, at hvis en borger med Borgerstyret Personlig Assistance efter servicelovens §§ 95 og 96 træffer det valg selv at være arbejdsgiver for sine hjælpere, er det ikke nødvendigt, at hjælperne har erhvervskørekort, hvorimod erhvervskørekort er nødvendigt, hvis borgeren i stedet vælger at overdrage arbejdsgiveransvaret til en nærtstående, et firma eller en forening, så skal hjælperen have erhvervskørekort for at kunne føre borgerens bil.

Ministeren begrundet vurderingen med, at der i førstnævnte tilfælde "via ansættelsesforhold er en nærmere tilknytning mellem borgeren, der modtager tilskud til Borgerstyret Personlig Assistance, og hjælperen".

Muskelsvindfonden er enig i, at der ved en arbejdsgiverrelation mellem borger og hjælper er etableret en ganske nær tilknytning mellem de to parter; men Muskelsvindfonden mener samtidig, at denne tilknytning også består, selv om borgeren har valgt at overdrage arbejdsgiveransvaret til en nærtstående, et firma eller en forening, idet borgeren fortsat er arbejdsleder for hjælperne.

Dette følger ikke mindst af, at det er borgeren/arbejdslederen – ikke arbejdsgiveren – der har den daglige omgang med sine egne hjælpere, og at selve grundlaget for Borgerstyret Personlig Assistance netop er den tætte og tillidsfulde tilknytning mellem borger og hjælper.

Selv om man som borger med Borgerstyret Personlig Assistance har overdraget sit arbejdsgiveransvar, så følger det af rollen som arbejdsleder, at man

- tilrettelægger hjælpen,
- fungerer som daglig leder for hjælperne, herunder udarbejder jobbeskrivelse og jobopslag,
- afholder ansættelsessamtaler,
- oplærer og instruerer hjælperne, og
- afholder personalemøder samt medarbejderudviklingssamtaler.

I praksis er det også borgeren selv, der vælger sine hjælpere gennem ansættelsesproceduren.

Det er derfor på ingen måde korrekt, når ministeren lægger til grund for sin vurdering, at hjælperen i disse tilfælde kører med "personer uden en nærmere tilknytning til den person, der udfører kørslen".

Relationen er tværtimod særdeles tæt, også i de situationer, hvor borgeren har overdraget sit arbejdsgiveransvar til en nærtstående, et firma eller en forening. Det nære forhold mellem borger og hjælper understreges yderligere af, at hjælperen i sit arbejde udfører opgaver for borgeren af ganske personlig og intim karakter. Borgeren er i mange tilfælde sammen med sine hjælpere alle døgnets 24 timer.

Muskelsvindfonden vil dog ikke desto mindre yde fuld tilgivelse til transportministeren, idet Transportministeriet ikke er ressort-ministerium for Borgerstyret Personlig Assistance, og konstruktionen omkring Borgerstyret Personlig Assistance er erfaringsmæssigt ikke indlysende for personer, der ikke er dagligt involveret i området.

I praksis er det da også således, som det har været siden hjælperordningens start i 1975, at de færreste handicaphjælpere er i besiddelse af et erhvervskørekort. Det har aldrig været krævet, og det har aldrig været vurderet som nødvendigt.

Konsekvensen af transportministerens vurdering er, at en betydelig del af de cirka 6.000 handicaphjælpere i Danmark ikke lovligt vil kunne udføre deres job, og en betydelig del af de ca. 1.800 personer med bevilling af Borgerstyret Personlig Assistance vil ikke kunne forlade deres hjem i deres bil, i hvert fald ikke med deres handicaphjælper som fører.

Det vil være de færreste, der kan finde andre chauffører end netop den handicaphjælper, der aflønnes for det, og som er vant til det, og skulle det alligevel være muligt, vil det ofte være mindre forsvarligt for borgeren selv og andre trafikanter, når det pludselig er en uerfaren chauffør, der fører bilen.

Netop fordi det er mere reglen end undtagelsen, at de aktuelt ansatte handicaphjælpere ikke er i besiddelse af erhvervskørekort, vil det være forbundet med betydelige udgifter for kommunerne, hvis flere tusinde handicaphjælpere uden nogen egentlig god grund skal i gang med at erhverve erhvervskørekort.

Muskelsvindfonden opfordrer derfor til, at transportministeren i lyset af Muskelsvindfondens supplerende oplysninger om borgerens faktiske nære tilknytning til handicaphjælperne genvurderer, hvorvidt hjælpere kan anses for ikke at have "en nærmere tilknytning" til borgere, der har overdraget deres arbejdsgiveransvar, med den konsekvens at erhvervskørekort skulle være påkrævet.

Muskelsvindfonden opfordrer endvidere social- og indenrigsministeren til i givet fald – og hurtigst muligt - at overveje, på hvilken alternativ måde det overhovedet vil være praktisk muligt at sikre borgere med Borgerstyret Personlig Assistance mulighed for at fungere tilfredsstillende i deres ofte meget aktive liv, såfremt transportministeren fastholder sin vurdering.

Muskelsvindfonden opfordrer transportministeren og social- og indenrigsministeren til i fællesskab snarest muligt at finde en løsning på det problem, der er rejst med transportministerens besvarelse af spørgsmål 38.

Med venlig hilsen



Jørgen Lenger

Udviklingschef, Muskelsvindfonden